



www.motos-anglaises.com

## VOICI LES MODÈLES 1957

LA Marque A·J·S est synonyme de qualité depuis 1910, date à laquelle les premières motos A·J·S furent construites. Dès ces jours lointains, le but des Constructeurs est resté le même: produire des machines de qualité, d'un fini irréprochable et d'un rendement supérieur.

La conception et la construction de chaque moto A·J·S ont fait l'objet de nombreux essais et forment le résultat d'expériences acquis lors des courses de vitesse et de compétition. Une direction précise, une tenue de route splendide, un freinage efficace sont les caractéristiques de la machine de course et vous les trouverez dans chaque A·J·S pour 1957.

L'apparence de la moto A·J·S demeure classique et dénote sa provenance de haute lignée.

*A·J·S—Une possession précieuse*

*—Une joie de la conduire*



**MOTOCYCLETTES A·J·S**

Constructeurs: Associated Motor Cycles Ltd

**PLUMSTEAD ROAD, LONDON, S.E.18, ANGLETERRE**

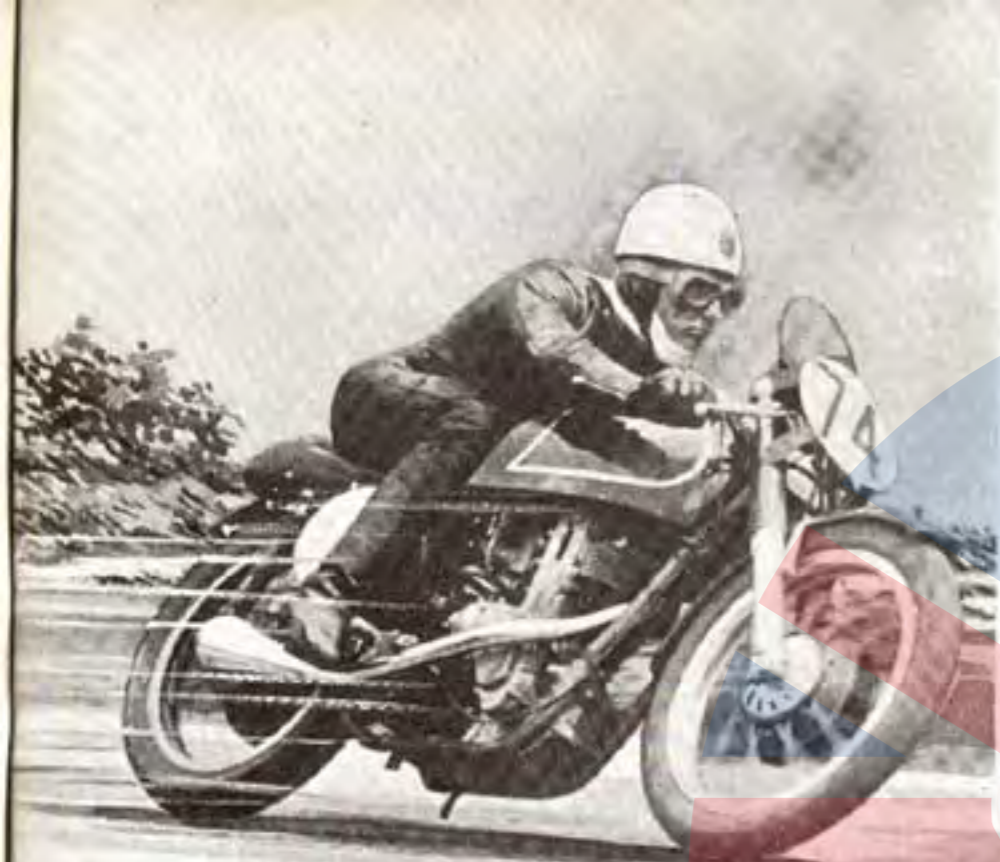
Téléphone: Woolwich 1223

Télégrammes: ICANOPIT, WOL, LONDON

**1956 Junior T.T.**

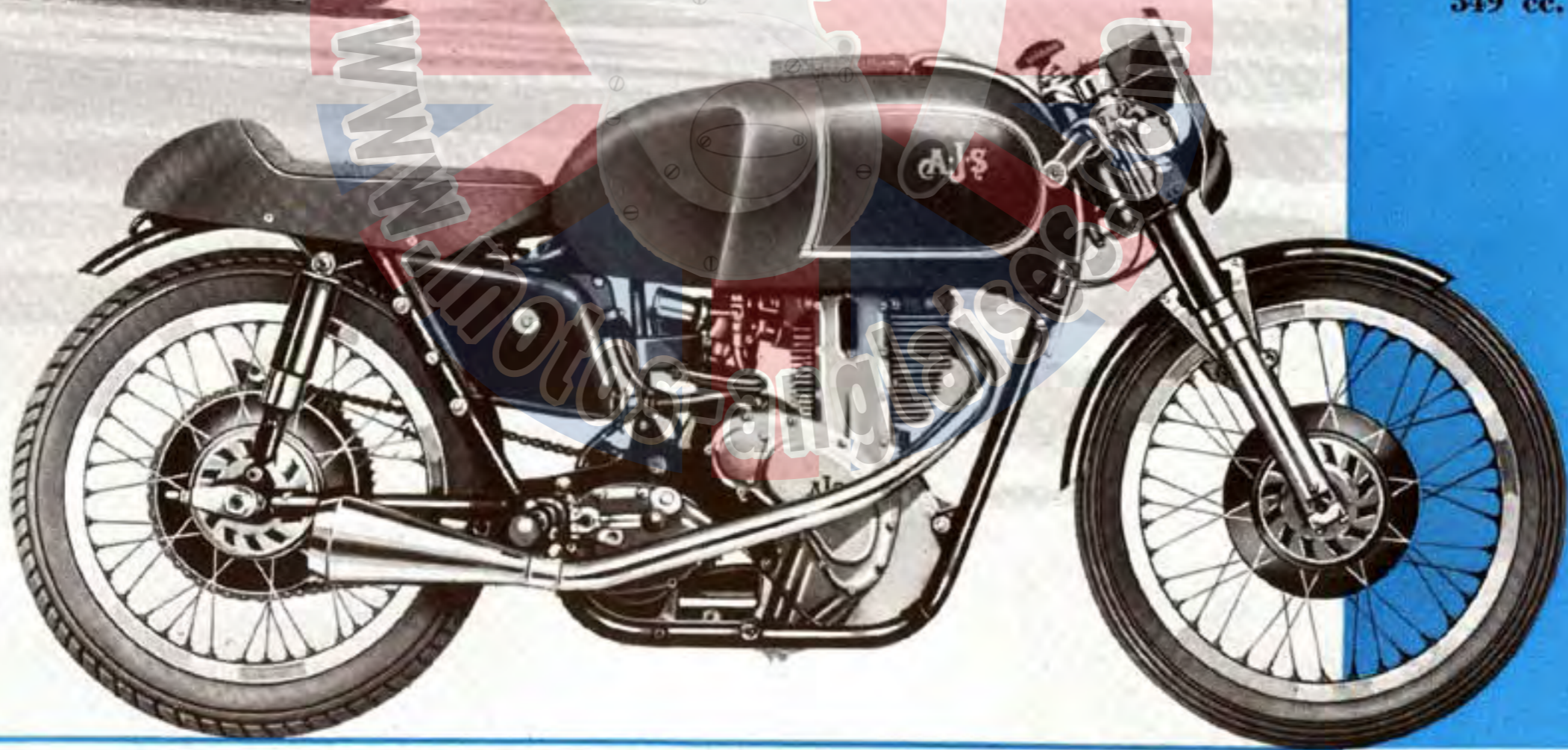
**Prix d'équipé des fabricants gagné par**

**A·J·S Motocyclettes**



Monocylindre à arbre à cames en tête 349 cc.—  
Alésage 75·7 mm., course 78 mm.—Carter, boîtier de  
culbuteurs, etc., en alliage de magnésium. Culasse  
en alliage léger; commande par chaîne de l'arbre de  
cames. Magnéto Lucas. Carburateur Amal Grand  
Prix. Cadre Duplex soudé avec suspension hydrau-  
lique avant et arrière. Moyeux en alliage de magné-  
sium, tambours de frein de 21 cm. de diamètre, ray-  
ons droits. Réservoirs en alliage léger, contenance:  
22 l. d'essence, 4½ l. d'huile. Pneus Dunlop Course  
2·75 × 19 à l'avant et 3·25 × 19 à l'arrière. Jantes en  
alliage léger. Boîte à 4 vitesses et rapports rap-  
prochés. Compte-tours Smith.

Tous les moteurs sont essayés au banc et développent  
au moins 38 HP. au frein à 7600 tours. Ils sont prêts  
à être utilisés en course. La spécification de la 7R  
est conforme au règlement de la F.I.M.



*Modèle*

**7R**

**349 cc. O.H.C.**

Une moto de course livrable à la clientèle et qui détient le record de succès dans sa catégorie. Chaque Modèle 7R est monté dans le Département "Courses" de l'Usine.



*Modèle*

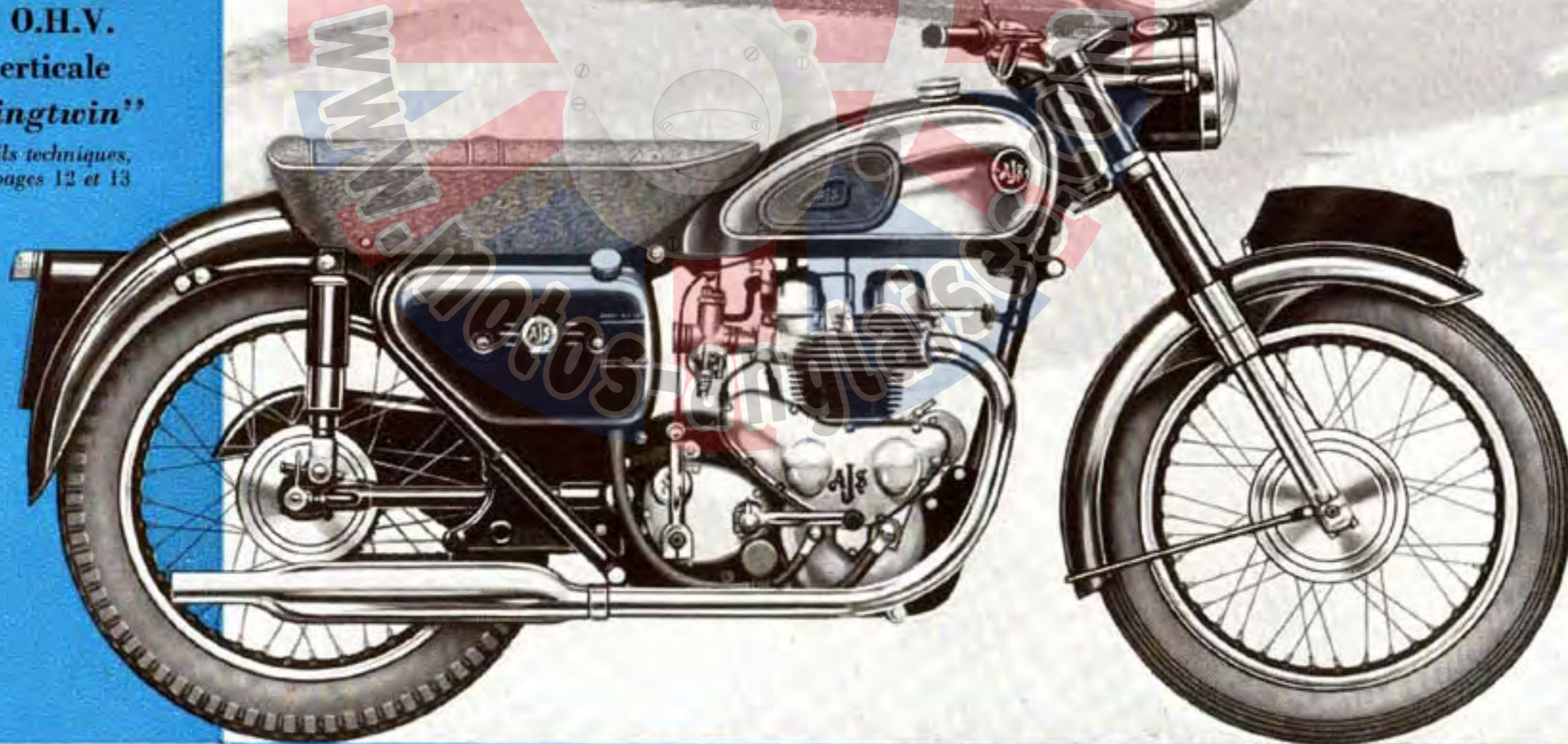
**20**

**498 cc. O.H.V.**

**Twin Verticale**

**Le "Springtwin"**

*Pour les détails techniques,  
consulter les pages 12 et 13*



**Une machine rapide et ravissante: l'idéal pour le tourisme rapide.  
Rendement doux et puissant, fini irréprochable, régularité parfaite.**

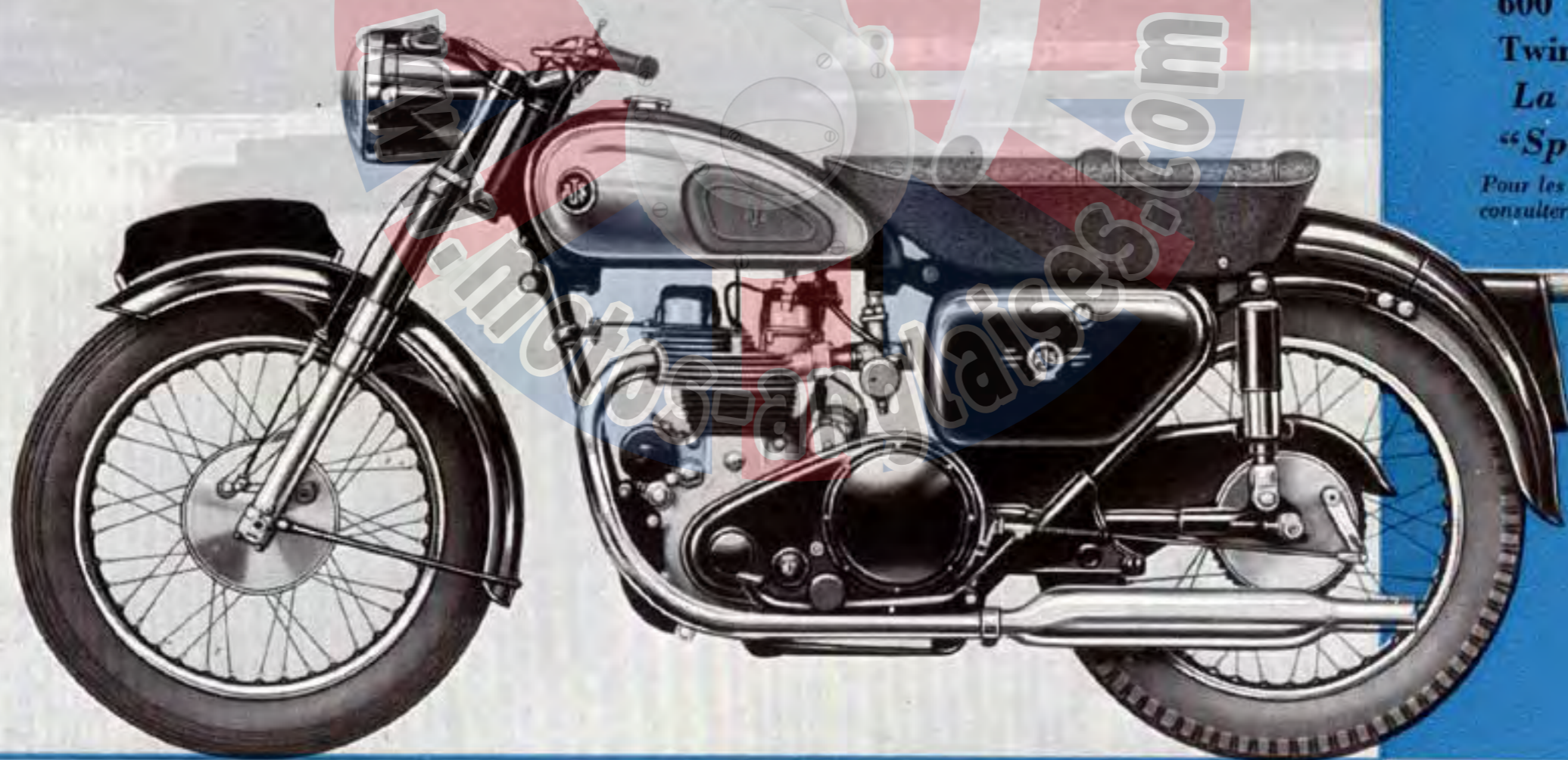


*Modèle*

**30**

**600 cc. O.H.V.  
Twin Verticale  
La Nouvelle  
"Springtwin"**

*Pour les détails techniques,  
consulter les pages 12 et 13*



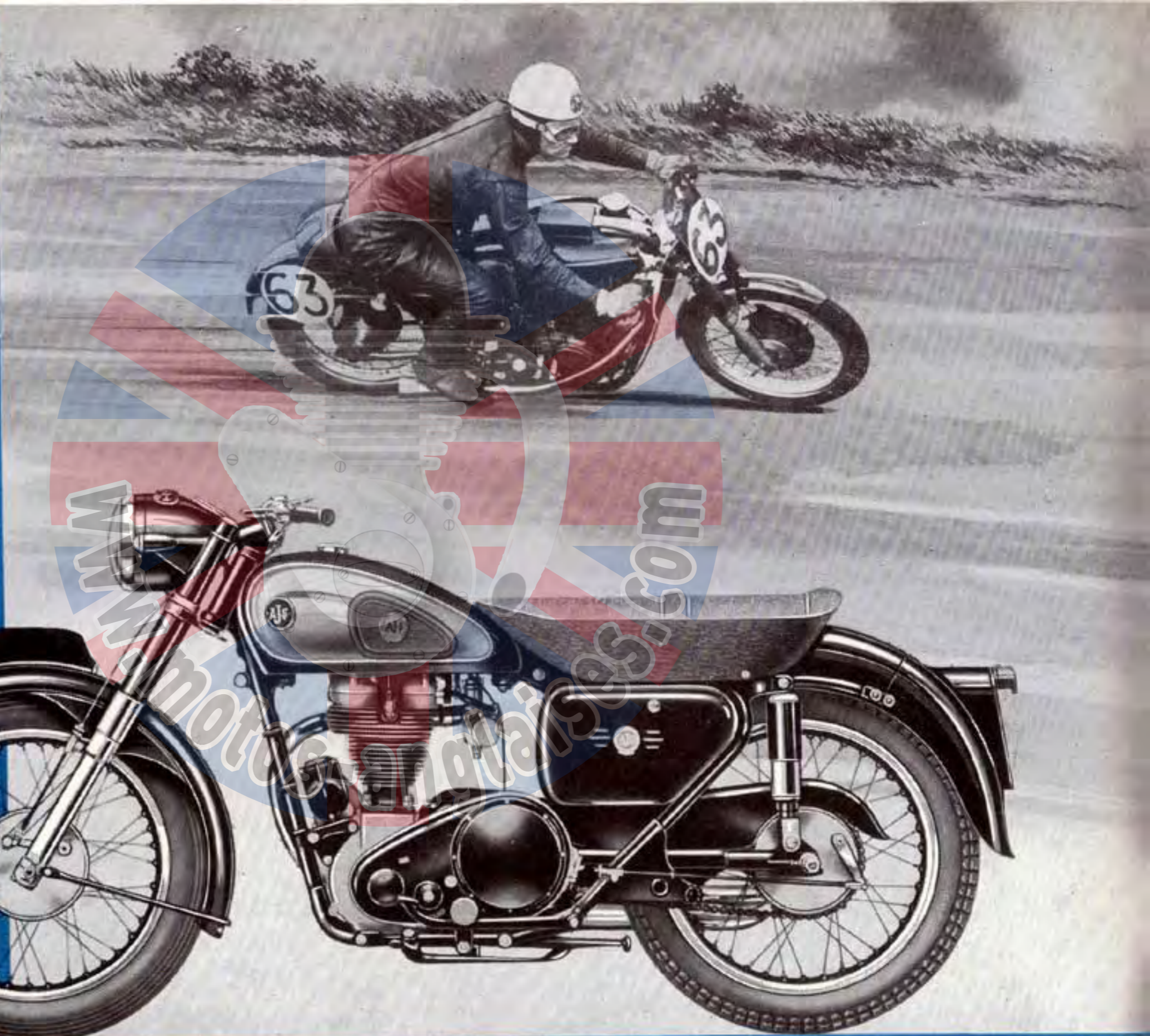
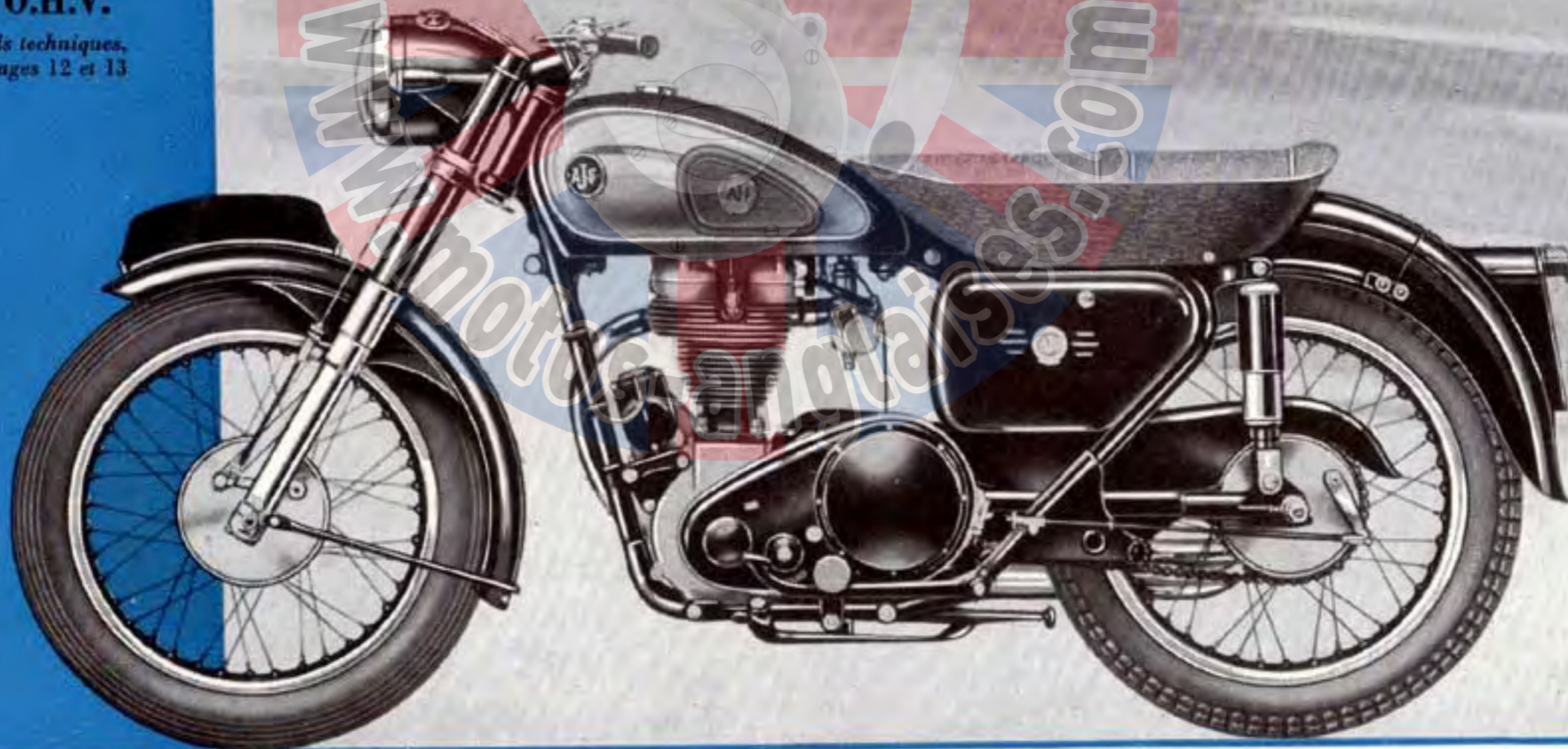
**Machine rapide et maniable, le Modèle 30 possède cette réserve de puissance tant appréciée par le conducteur qui désire maintenir une moyenne élevée.**



Modèle  
**16MS**

**347 cc. O.H.V.**

*Pour les détails techniques,  
consulter les pages 12 et 13*



**Cette machine populaire vous donnera une performance étonnante à un prix de revient exceptionnellement bas.**

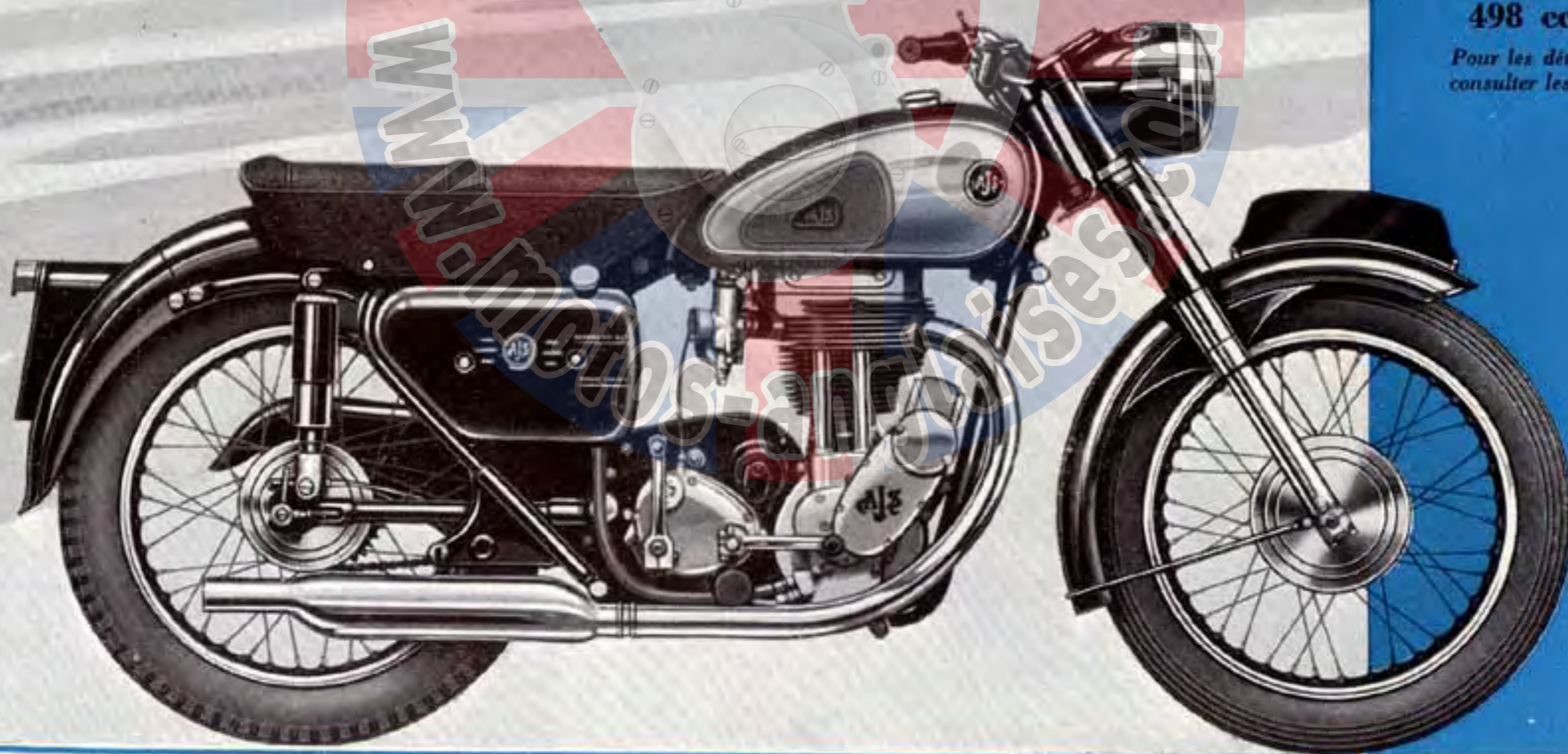


*Modèle*

**185**

**498 cc. O.H.V.**

*Pour les détails techniques,  
consulter les pages 12 et 13*



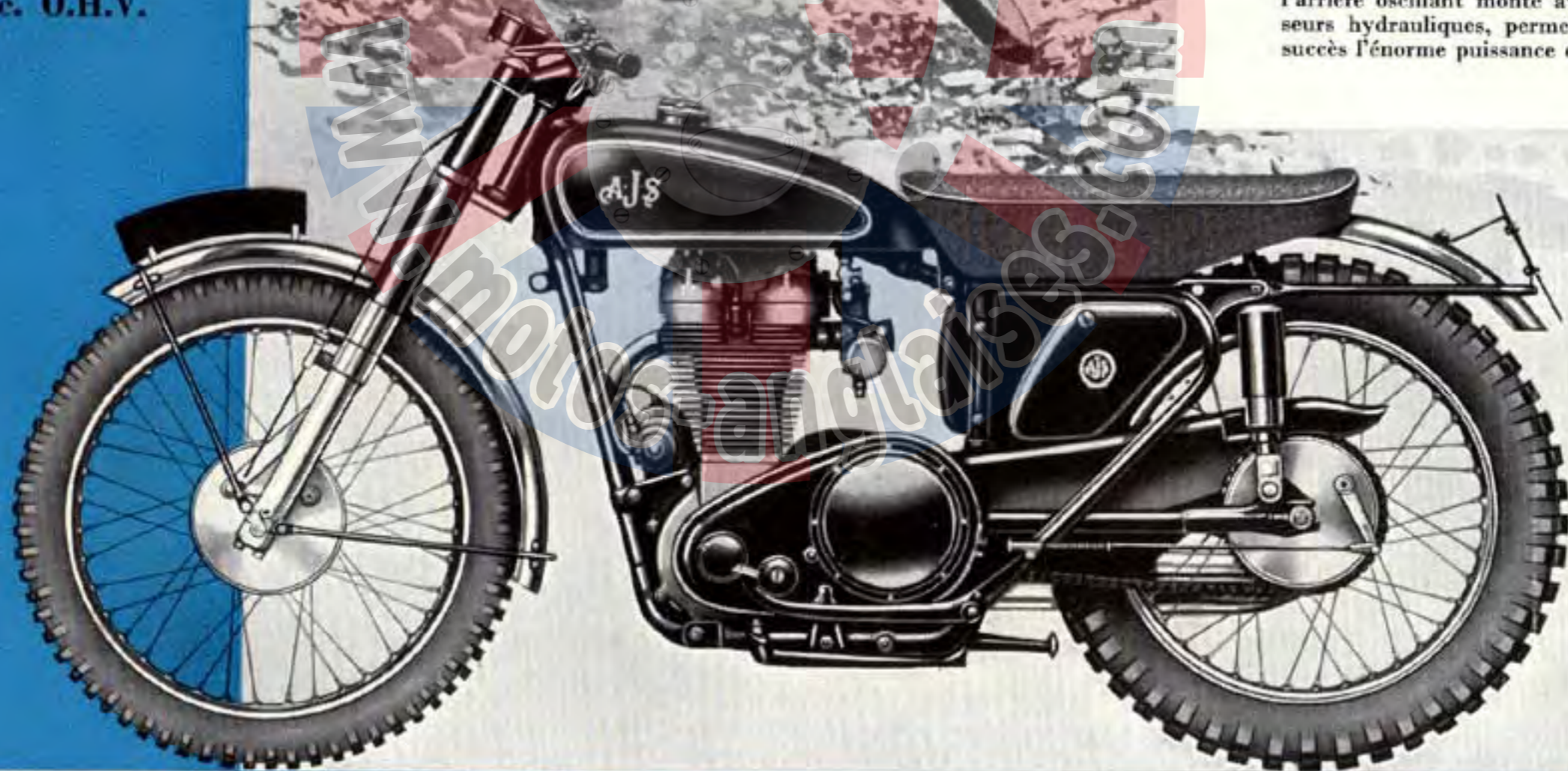
**Cette grosse monocylindre de 500 cc. réunit tout ce que le conducteur rapide peut désirer et supporte aisément l'attache d'un side-car.**



Modèle

**16MCS**

348 cc. O.H.V.



## Modèles de M

Les machines de Cross 16 MCS et 18 CS varient considérablement de la spécification normale; nous donnons, ci-dessous, ces changements:

### MOTEUR-

<i>Alesage</i>	<i>Course</i>	<i>Cylindree</i>
72 mm.	85.5 mm.	348 cc.
86 mm.	85.5 mm.	497 cc.

Volants équilibrés en acier, axe d'accouplement en 2 pièces de grand diamètre, bielle courte en acier, cames rapides, cylindre en alliage avec chemise en fonte et poussoirs enfermés, piston à haute compression, carburateur 'Monobloc' de grand diamètre.

### CADRE

Le cadre est spécialement renforcé et l'arrière oscillant monté avec des amortisseurs hydrauliques, permet d'utiliser avec succès l'énorme puissance du moteur.

**Vous ne trouverez pas mieux si vous désirez participer en catégorie 350 cc. aux épreuves de Moto-Cross.**



## Motos de Cross

Les roues sont montées avec des jantes larges munies de 2 boulons de sécurité, ainsi que de rayons droits, pneus Dunlop Cross, moyeux pleins et roulements coniques à galets.

### EQUIPEMENT

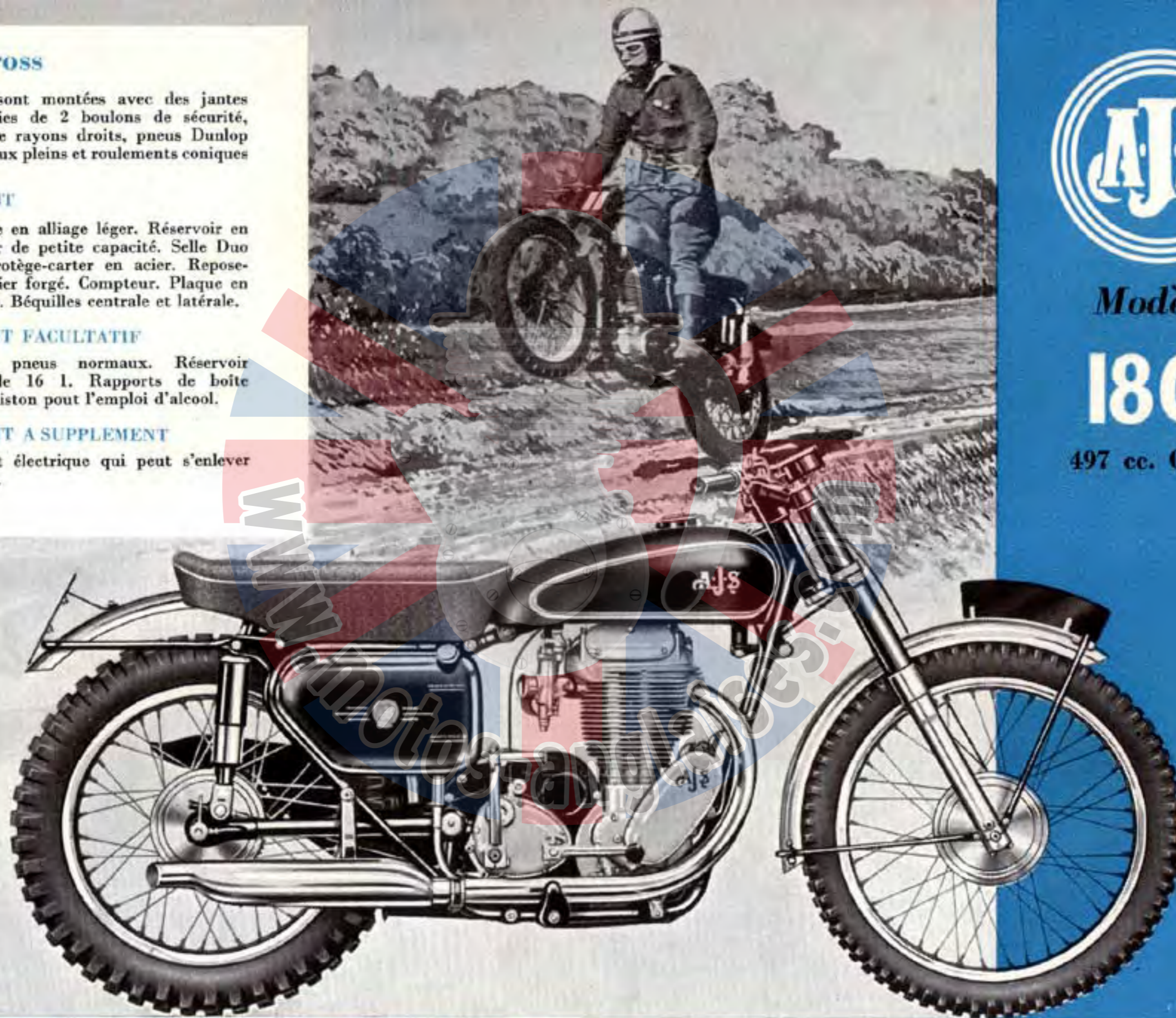
Gardes-boue en alliage léger. Réservoir en alliage léger de petite capacité. Selle Duo spéciale. Protège-carter en acier. Repose-pieds en acier forgé. Compteur. Plaque en alliage léger. Béquilles centrale et latérale.

### EQUIPEMENT FACULTATIF

Roues et pneus normaux. Réservoir d'essence de 16 l. Rapports de boîte normaux. Piston pour l'emploi d'alcool.

### EQUIPEMENT A SUPPLEMENT

Equipement électrique qui peut s'enlever rapidement.



Modèle

**18CS**

497 cc. O.H.V.

L'ensemble des qualités de cette 500 cc. de Cross dépasse ce que n'importe quelle autre Marque peut vous offrir: puissance, tenue de route et endurance.



Modèle

16 MC

347 cc. O.H.V.



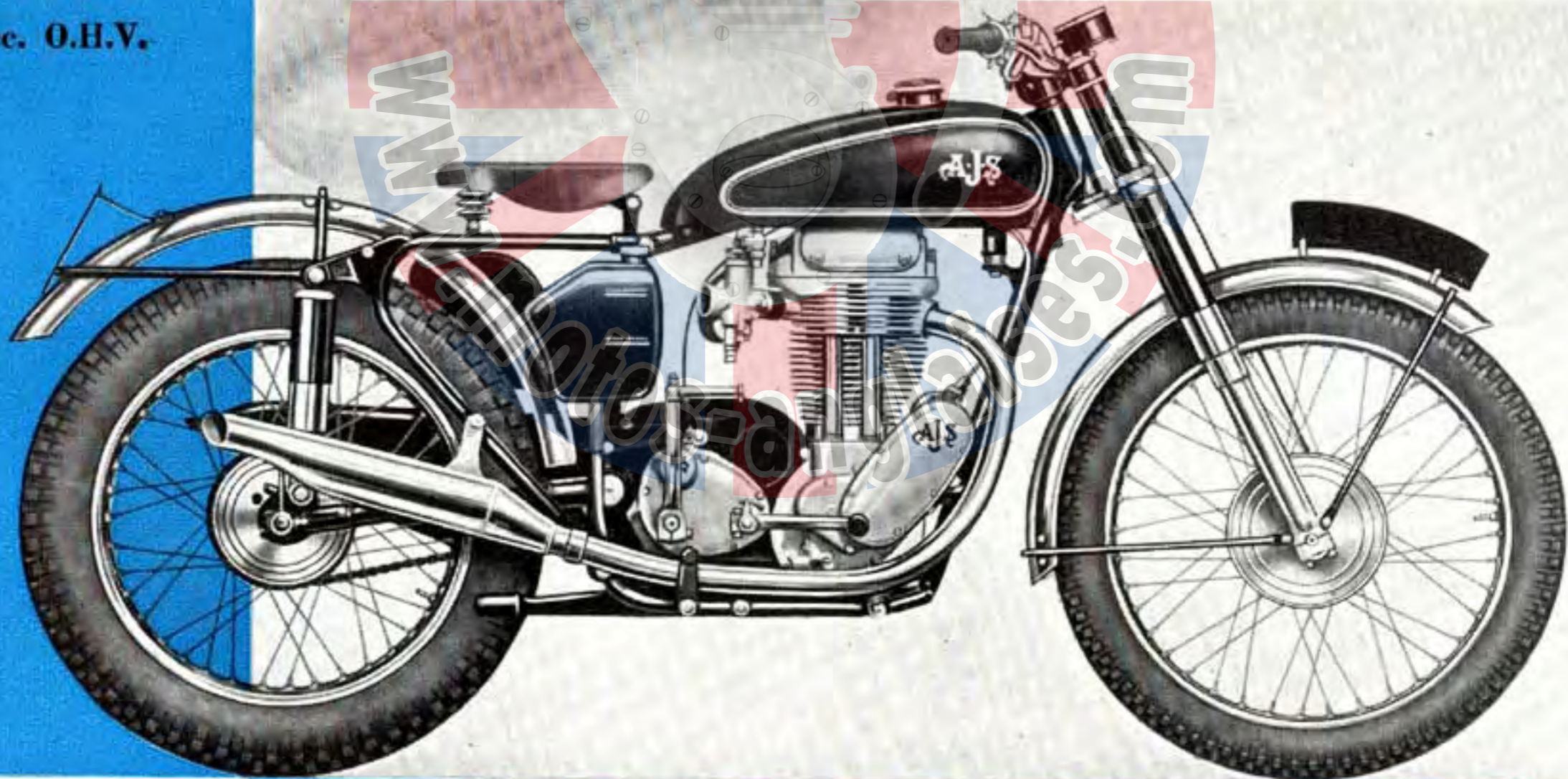
## Modèle de Compétition

Cadre surélevé à empâttement raccourci, raccords soudés, suspension arrière. Le moteur de 350 cc. est à basse compression et la boîte est munie de rapports espacés et d'un kick pliant. Pneus: 4-00 x 19 à l'arrière et 2-75 x 21 à l'avant. Les roues sont montées avec des rayons droits renforcés, des moyeux pleins en alliage léger et des papillons de sécurité.

L'équipement normal comprend des gardes-boue et des plaques en alliage léger, l'échappement relevé, un protège-carter en acier, un réservoir d'essence en alliage de petite capacité, une magnéto Lucas imperméable avec commande au guidon.

### EQUIPEMENT A SUPPLEMENT

Equipement électrique facilement detachable.  
Piston à haute compression ou normal.  
Rapports de boîte normaux.



La docilité de conduite de cette célèbre machine de Trial est à la base de ses nombreux succès dans la plupart des épreuves importantes.

# A · J · S   A c c e s s o i r e s



1. Equipement léger de fontes, encadrement en tubes très résistant avec fontes en matière imperméable facilement détachables.
2. Pare-chocs chromé, très résistant et rigide.
3. Une serrure simple et efficace pour caler la direction.
4. Porte-bagages en tubes facile à fixer, en harmonie avec les lignes de la machine.

# SPECIFICATION

## MONOCYLINDRES—A-J-S

Les moteurs à soupapes en tête et échappement unique sont de fabrication A-J-S et livrables en 2 cylindrées:

347 cc. alésage 69.0 mm. course 93 mm.

498 cc. alésage 82.5 mm. course 93 mm.

Culasse en alliage avec ailettes profondes et sièges de soupapes coulés dans la masse. Soupapes chromées à embouts durcis, commandées par des tiges en duralumin; culbuterie et ressorts à épingle à cheveux enfermés sous boîtier étanche.

Cames d'admission et d'échappement séparées à action progressive silencieuse.

Poussoirs du type champignon avec surfaces trempées. Volants équilibrés, axes trempés assemblés par un axe d'accouplement en 2 pièces muni d'une triple cage à galets; bielle en acier forgé avec buselure en alliage.

Double roulements à billes du côté transmission et buselure en bronze du côté distribution. Piston à cercle d'acier muni de deux segments et d'un racleur. Le segment supérieur est chromé pour minimiser l'usure du cylindre.

## GRAISSAGE

Type à carter sec. L'huile est forcée au moteur et retournée au réservoir au moyen d'une pompe à double action. Cette pompe envoie l'huile sous pression à l'axe d'accouplement, la distribution et autres parties en mouvement, tandis que le surplus est retourné au réservoir à travers un filtre efficace.

## MOTEURS BICYLINDRES

498 cc. alésage 66 mm. course 72.8 mm.

592 cc. alésage 72 mm. course 72.8 mm.

Le vilebrequin usiné d'une pièce en alliage de fer, est équilibré statiquement et dynamiquement. Il est monté dans un carter en alliage d'aluminium de forme sphérique et tourne dans des roulements aux extrémités et dans un coussinet Vandervell au centre. Ce coussinet est maintenu au moyen d'un support boulonné au carter côté transmission.

Les bielles extrêmement rigides sont forgées en alliage léger. Les têtes de bielles sont munies de coussinets Vandervell.

Comme sur les monocylindres, les pistons sont encerclés de fil et le segment supérieur est chromé.

Les cylindres et les culasses sont distincts, les cylindres étant en fonte et les culasses en alliage léger. Les bases des cylindres entrent profondément dans le carter assurant ainsi une rigidité exceptionnelle.

Les embouts des soupapes sont trempés, l'admission étant en acier silichrome et l'échappement en acier KE.965.

Les culbuteurs, forgés d'une pièce, sont montés sur des axes excentriques pour leur réglage. Les poussoirs sont remplacés par des courts balanciers afin de réduire le poids des pièces ayant un mouvement réciproquant.

Une came commande les deux soupapes d'admission et une came les soupapes d'échappement.

Le niveau dans le carter de distribution est maintenu constant, le surplus retombant dans le carter moteur.

## GRAISSAGE

Le graissage est du type à carter sec et est assuré au moyen de deux pompes indépendantes tournant à demi-vitesse.

L'huile est envoyée sous pression directement au palier central du vilebrequin puis aux 2 axes d'accouplement par des canalisations forcées.

La culbuterie est graissée au moyen de canalisations dans les cylindres et culasses.

La pompe de retour est d'une capacité double et retourne l'huile du carter au réservoir. Un filtre puissant magnétique est placé dans le carter et peut être facilement enlevé pour le nettoyage; d'autres filtres sont placés dans les passages d'arrivée au moteur.

## CARBURATEUR

Tous les Modèles sont munis de carburateurs AMAL 'Monobloc'. Les chambres de flotteur et de mélange sont d'une pièce. Des réglages de ralenti et de butée sont prévus. Le contrôle des gaz se fait au moyen d'une poignée tournante.

## ALLUMAGE

Les Modèles monocylindres ont une magnéto Lucas avec avance automatique. Sur les bicylindres, l'avance est contrôlée par levier au guidon. Des bougies KLG FE80 'Corundite' sont standardisées sur tous les Modèles.

## TRANSMISSION

Chaîne primaire dans carter étanche à bain d'huile avec regard; chaîne arrière protégée par un carter ouvert de section profonde. La roue arrière s'enlève sans dérégler la chaîne.

# SPECIFICATION

## CADRE

Type duplex à raccords brasés comprenant des attaches pour side-car et repose-pieds arrière. Suspension arrière par cadre oscillant contrôlé par des amortisseurs hydrauliques. Le pivot est auto-graisseur.

## RESERVOIRS

Les réservoirs sont en tôle d'acier soudé. Le réservoir d'essence est fourni avec 2 robinets dont un sert de réserve; le bouchon est à action rapide.

## FOURCHE

Fourche télescopique munie d'amortisseurs hydrauliques et auto-graisseurs.

## GARDES-BOUE

Les gardes-boue sont en acier d'une section profonde et munis d'un renfort central. Le garde-boue arrière comprend une partie détachable pour faciliter l'enlèvement de la roue.

## FREINS

Freins de 18 cm. de diamètre avant et arrière avec réglage à main.

## ROUES

Les roues sont munies de moyeux pleins en alliage léger et rayons droits. Les axes sont montés de roulements coniques Timken. Sur tous les Modèles, excepté ceux de Compétition, la roue arrière est facilement détachable.

## PNEUS

Modèle 350 c.c.

Pneus Dunlop 3.25" x 19" avant et arrière.  
Modèles 500 cc. et 600 cc.

Pneus Dunlop 3.25" x 19" à l'avant  
et 3.50" x 19" à l'arrière.

## SELLE DUO

Les selles Duo de fabrication A.J.S. sont couvertes de Vynide avec filets bleus; l'intérieur est en Dunlopillo de section profonde.

## BEQUILLES

Tous les Modèles sont munis d'une béquille centrale et d'une béquille latérale avec rappel à ressort.

## GUIDON

Le guidon est réglable en inclinaison et hauteur.

## SILENCIEUX

De fabrication A.J.S. fini en chrome épais.

## EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Phare de 18 cm. de diamètre incorporant le compteur. Les lumières de ville sont montées de chaque côté du phare.

La lanterne arrière est en plastique et comprend un réflecteur.

Les Modèles bicylindres sont montés avec une dynamo de 60 watts, les monocylindres avec une dynamo de 45 watts. Un régulateur protège la batterie de 6 volts, 12 ampères-heure.

## BOITE DE VITESSE

Boîte lourde à 4 vitesses de fabrication A.J.S. Changement par sélecteur au pied.

## EMBRAYAGE

L'embrayage est du type sec à disques multiples et comprend un amortisseur à caoutchoucs.

## FINI

L'émaillage est à 3 couches sur une surface 'Bondérisée', le chromage est en couche épaisse. Toutes les parties brillantes en alliage sont polies. Les filets du réservoir sont peints à la main.

## EQUIPEMENT

Compteur éclairé, trousse d'outils, pompe à graisse, pompe à pneus, livret d'instructions.

## EQUIPEMENT FACULTATIF

Moteur à basse compression, pneu avant à pastilles.

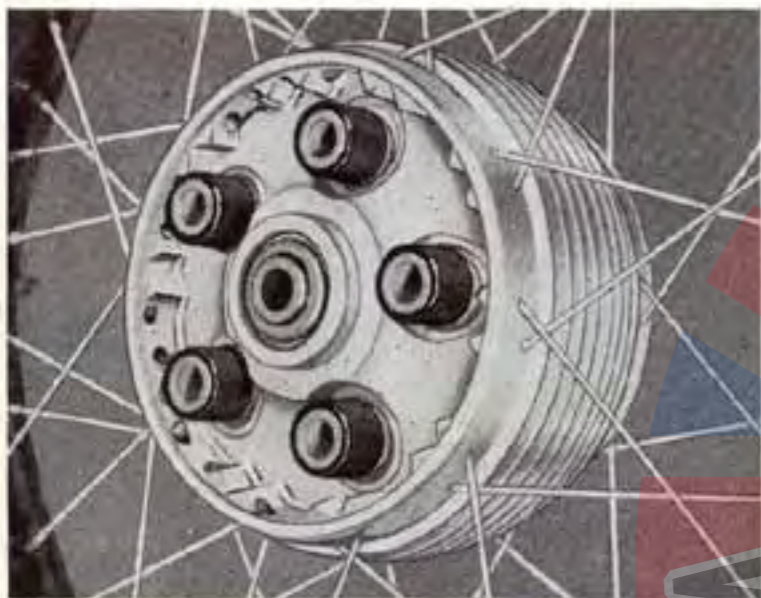
## EQUIPEMENT A SUPPLEMENT

Sacs détachables pour les côtés du porte-bagages, serrure anti-vol, filtre à air, lumière STOP, porte-bagages, repose-pieds arrière, frein de direction, barre de protection.

## MOTOS DE CROSS ET DE TRIAL

Pour les modifications incorporées dans ces Modèles, voyez les pages 8, 9 et 10.

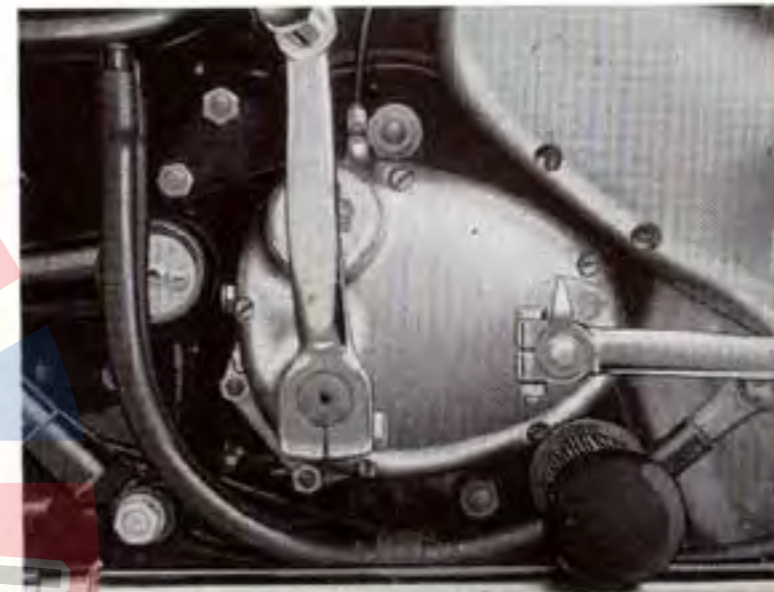
## Caractère special du 1957 classe de qualité



La roue arrière facilement détachable se fixe par l'intermédiaire de tampons en caoutchouc évitant une transmission métal sur métal.



Le nouveau garde-chaîne arrière donne une meilleure protection à la chaîne arrière du côté haut comme du côté bas.



La boîte de vitesse A-J-S est entièrement neuve et d'une robustesse extrême; elle comprend 4 rapports, un embrayage sec à disques multiples et un sélecteur au pied.



Les réservoirs à essence sur les bicylindres sont munis de panneaux chromés, ce qui les rend plus attrayants.



Un amortisseur de chocs à caoutchouc est incorporé dans l'embrayage évitant ainsi les chocs de transmission.



Moyeux pleins en alliage léger et rayons droits type course.

# DETAILS TECHNIQUES

TYPES	16MS 350 ccm Mono	18S 500 ccm Mono	20 500 ccm Twin	30 600 ccm Twin	16MCS 350 ccm Mono	18CS 500 ccm. Mono	16MC 350 ccm Mono
Alesage et course mm. ...	69×93	82.5×93	66×72.8	72×72.8	72×85.5	86×85.5	69×93
Cylindree ... ..	347 ccm	498 ccm	498 ccm	592 ccm	348 ccm	497 ccm	347 ccm
Taux compression ... ..	7.5 ou 6.5	7.3 ou 6.3	8.0 ou 7.0	7.4 ou 6.75	9.9	8.7	6.5
Rapports de boîte: Prise ...	5.8	5.0		5.25	6.5	5.8	6.5
3e. ...	7.8	6.8		7.1	8.8	7.8	9.6
2e. ...	10.3	8.9		9.3	11.5	10.3	15.5
1re. ...	15.5	13.4		14.0	17.4	15.5	21.3
Carburateur: Amal ... ..	Monobloc 376/5	Monobloc 389/1	Monobloc 376/6	Monobloc 376/78	Monobloc 389/18	Monobloc 389/12	Monobloc 376/5
Diametre ... ..	1 1/16"	1 5/32"	1"	1 1/16"	1 1/8"	1 3/16"	1 1/16"
Gicleur principal ... ..	210	260	240	280	270	440	210
Boisseau No. ... ..		3 1/2	4	4		3	3
Chaines: Transmission arriere	5/8" × 0.380"		5/8" × 0.380"		5/8" × 0.380"		5/8" × 0.380"
Transmission avant	1/2" × 0.305"		1/2" × 0.305"		1/2" × 0.305"		1/2" × 0.305"
Dimensions Pneus: Avant	3.25" × 19"		3.25" × 19"		3.00" × 21"		2.75" × 21"
Arriere	3.25" × 19"	3.50" × 19"	3.50" × 19"		4.00" × 19"		4.00" × 19"
Dimensions tambours freins	18 × 2 cm.		18 × 2 cm.		18 × 2 cm.		18 × 2 cm.
Hauteur de la selle cm. ...	80		80		82		82
Empattement cm. ... ..	141		141		141		137
Longeur totale cm. ... ..	219		219		217		210
Largeur totale cm. ... ..	71		71		71		71
Hauteur totale cm. ... ..	105		105		109		109
Garde au sol cm. ... ..	14		14		17		17
Poids kg. ... ..	170	175	178	179	145.5	147	144

